Revelação

Jornal-laboratório do curso de Comunicação Social da Un versidade de Uberaba
Ano • XII • N. 351 • Uberaba/MG • junho de 2009

UNIUBE

Sinal de alerta para o trânsito e o transporte

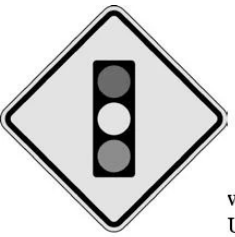
140 mil veículos nas ruas da cidade

60 pessoas perderam a vida em 2008

Mais de 3.000 acidentes somente em 2009

225 acidentes com motos no primeiro trimestre de 2009

issuu-downloader.com



Editorial

Sinal de alerta

A frota de veículos em Uberaba cresce, como em todo Brasil, em alta velocidade. E o reflexo deste crescimento, somado ao desrespeito às regras de trânsito e ao pouco preparo de uma cidade quase bicentenária para acomodar todos estes problemas, está evidente nas ruas e nas avenidas.

É uma luta sem classes. O custo das vias congestionadas e de todas as dificuldades de ir e vir impõe transtornos a ricos e pobres. São em média 26 acidentes por dia e, em alguns, há perdas cujos valores são inestimáveis.

E esta é realmente a face mais cruel neste cenário. Os números assustam, mas parecem esquecidos nos inúmeros casos de desrespeito ao próximo a que assistimos no trânsito. Desrespeito à própria vida, que em um acidente desaparece em instantes, a despeito do esforço dedicado dos profissionais socorristas. É vida que vai e a dor que fica para aqueles que perdem alguém.

Os reflexos sociais da problemática do trânsito, infelizmente, não terminam nos acidentes. Dezenas de milhares de uberabenses sofrem lenta, mas diariamente, à espera em pontos, em ônibus mal conservados e muitas vezes sem o devido tratamento que merecem: o de cidadãos.

O trânsito e o transporte colocam contra a parede o governo municipal, empresários e a sociedade. A discussão em torno de uma necessidade de melhoria é uníssona e ecoa por toda a cidade. Mas, mais do que discutir é preciso corrigir os erros e cobrar de quem cometeu ou está cometendo tais erros.

Trabalhadores, que ganham a vida no trânsito e no transporte, mostram o outro lado dessa face negra da violência que caminha sobe rodas. São motoristas do transporte público, policiais, bombeiros, médicos e paramédicos que trabalham dioturnamente trazendo, levando e socorrendo pessoas.

Esta edição do Revelação tenta colaborar para que a sociedade possa fazer um diagnóstico de como anda nossa cidade, pois trata-se de uma discussão necessária, inegavelmente presente na vida de todos e, muitas vezes, como gerador de mal estar.

Novos tempos para o Jornalismo

André Azevedo da Fonseca
Especial para o Revelação

A recente extinção da obrigatoriedade do diploma para o exercício do jornalismo impõe bons desafios ao curso de Comunicação Social. Não há dúvidas de que a profissão experimenta um momento de crise. Jornalistas, professores e estudantes estão ansiosos, temem a depreciação do mercado de trabalho e chegam mesmo a questionar o futuro de suas carreiras.

No entanto, como todas as crises abrem oportunidades extraordinárias para avanços por caminhos inesperados, o potencial criativo do atual momento histórico não deve ser entorpecido pelo temor, mas precisa ser corajosamente desfrutado – sobretudo pelas novas gerações que têm o futuro pela frente. Por isso, digamos logo: o jornalismo não vai acabar. Estamos na era da informação. Na verdade, o jornalismo nunca foi tão necessário como agora. Jamais as sociedades precisaram tanto de profissionais habilitados a selecionar, sintetizar, hierarquizar e fazer circular o conhecimento. Por tudo isso, como a universidade é o local privilegiado para a discussão acadêmica das idéias que antecipam o mercado, eis o momento de estabelecer uma profunda autocrítica em busca de novos caminhos para o ensino de jornalismo.

Em primeiro lugar, não há dúvidas de que essa nova circunstância vai forçar uma transformação muito positiva nas faculdades de Comunicação. Se o diploma de Jornalismo não é obrigatório ao exercício da profissão, os cursos devem se empenhar ainda mais para proporcionar uma formação avançada, criativa, empreendedora, polivalente e altamente qualificada, de modo a desenvolver lideranças e competências múltiplas, garantindo aos diplomados um diferencial inquestionável em relação aos profissionais práticos. Ou seja, se há algumas semanas a categoria podia se amparar no diploma, hoje devemos nos esforçar como nunca para transformar o curso de Comunicação em uma experiência indispensável para quem deseja alicerçar um plano de carreira de longo prazo. Por isso, a expectativa é de que as boas faculdades de jornalismo serão ainda melhores (o que é ótimo) e as ruins acabarão naturalmente eliminadas (o que é muito bom também). Em síntese, os aspirantes a jornalistas deverão escolher o curso não mais apenas pelo diploma, mas sobretudo pela formação superior.

Em segundo lugar, a crise do diploma lança uma oportunidade histórica para firmar o Jornalismo e a Comunicação como ciências sociais autônomas (ainda que transdisciplinares), capazes de oferecer instrumentos originais para a compreensão do novo papel da imprensa e dos demais processos de comunicação neste início de século. Enquanto os jornalistas profissionais procuram se adaptar à velocidade das mudanças, a academia, por meio de seus programas de pós-graduação, deve se adiantar e experimentar soluções inovadoras que só mais tarde serão incorporadas ao mercado. É esse o papel da universidade e é por isso que acadêmicos, profissionais e toda a sociedade devem se complementar.

Assim, é preciso ficar definitivamente claro que a formação universitária não deve apenas repetir a prática profissional, mas precisa reinventá-la através de um permanente espírito de crítica e de inovação científica. Daí os projetos experimentais, os veículos laboratoriais e as pesquisas acadêmicas. Além disso, a leitura sistemática de obras especializadas e os debates teóricos estabelecidos em sala de aula oferecem oportunidades privilegiadas para ampliar a consciência não apenas sobre a prática jornalística, mas sobre as inúmeras dimensões da comunicação. O objetivo do curso, portanto, não é formar um empregado, mas uma liderança. Com tudo isso, fica claro que o ensino de Jornalismo não se restringe a um treinamento técnico-profissional, mas incorpora sobretudo a formação intelectual, científica, ética, estética, humanista e empreendedora para formar um sujeito capaz de estabelecer uma autocrítica permanente para atuar pelas mídias com autonomia, criatividade e consciência do papel do jornalista para o desenvolvimento da sociedade.

Revelação - Jornal-laboratório do curso de Comunicação Social da Universidade de Uberaba

Uniube • Reitor: Marcelo Palmério ••• Pró-reitora de Ensino Superior: Inara Barbosa ••• Coordenador do curso de Comunicação Social: Raul Osório Vargas ••• Diretoria de comunicação e marketing: Ricardo Saud ••• **Revelação** • Professora responsável: Celi Camargo (1942 DRT - DF) ••• Professores orientadores: Anderson Luis Andreozi, André Azevedo da Fonseca, Cíntia Cerqueira, Douglas de Paula ••• Produção e edição: Alunos das disciplinas de Jornalismo Impresso e Edição ••• Estagiária(diagramação e edição): Camila Cantóia Dorna ••• Revisão: Márcia Beatriz da Silva••• Impressão: Gráfica Jornal da Manhã ••• **Redação** • Universidade de Uberaba - Curso de Comunicação Social - Sala 2L18 - Av. Nenê Sabino, 1801 - Uberaba - MG - 38055-500 • Telefone: (34) 3319 8953 ••• Internet: www.revelacaoonline.uniube.br ••• E-mail: revela@uniube.br ••• Foto e tratamento de capa: Adjovani Santos e Marcondes Júnior.

issuu-downloader.com

Violência no trânsito desafia autoridades

Em dois anos e meio, quatro mil pessoas foram vítimas de acidentes em Uberaba deixando um saldo de mais de 60 mortos

Roseli Lara
3º Período de Jornalismo

O trânsito da cidade de Uberaba registrou, no mês de maio, 618 ocorrências, uma média de 26 acidentes por dia, resultando em 174 vítimas, sendo duas fatais. Foram 3.052 acidentes nos primeiros cinco meses deste ano, 262 a mais na comparação com o mesmo período de 2008. O saldo deste ano resultou em 817 vítimas, das quais 8 fatais. Os últimos anos mostram o crescimento da violência no trânsito da cidade, com o número de acidentes evoluindo de forma significativa. Houve um salto de 5.916 ocorrências em 2007, para 8.084 acidentes no ano passado (conf. tabelas).

Os bairros São Benedito, Abadia, Leblon e o centro da cidade de Uberaba foram os locais que mais concentraram acidentes durante o mês de maio. As avenidas Orlando Rodrigues da Cunha e Leopoldino de Oliveira foram as campeãs de acidentes, com 100 ocorrências em um mês.

Os números repassados pelo chefe do Copom (Centro de Operações do 4o. Batalhão de Polícia Militar) tenente Roberto Oliveira, mostram que a problemática do trânsito é ainda mais crítica. Somando os últimos dois anos e cinco meses, nada menos que quatro mil pessoas foram vítimas de acidentes, apenas no perímetro urbano. Os envolvidos, regra geral, são jovens de 18 a 30 anos.

"Quando as pessoas não se respeitam, aí o conflito existe. E o acidente é consequência".

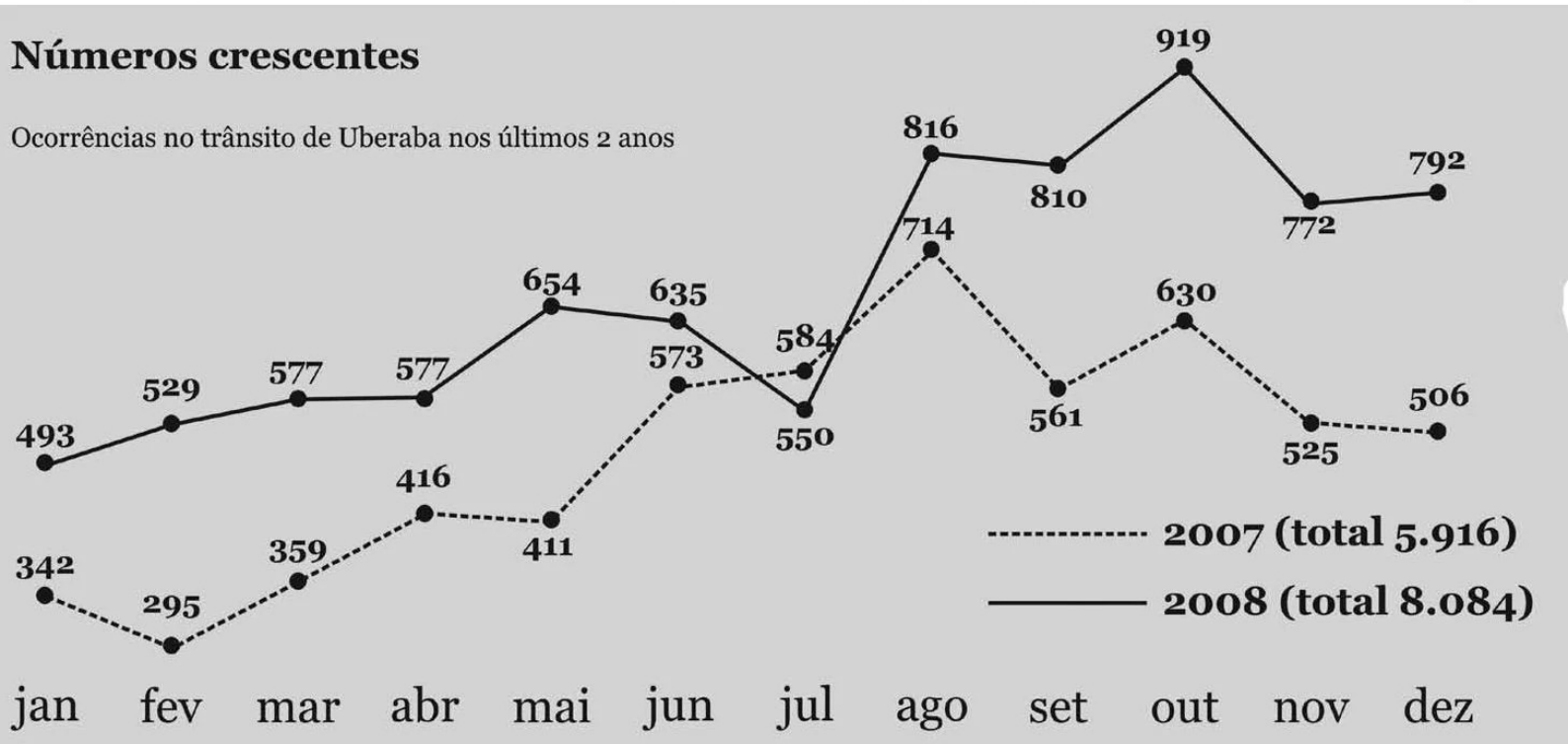
O Conselho Municipal de Trânsito, fórum mais adequado para uma discussão coletiva sobre essa problemática, não está em funcionamento, confirmam fontes da Polícia Militar e Settrans (Secretaria de Trânsito, Transportes Especiais e Proteção de Bens e Serviços Públicos). A partir de junho, o setor que cuida dos programas de educação no trânsito junto à Secretaria está buscando formar um banco de dados. O cruzamento de informações precisas, das diversas instituições envolvidas, é uma chance para que as estatísticas se transformem em medidas eficazes de prevenção.

É no Copom que se concentra o maior número de chamadas para atendimento de acidentes. O chefe do Copom, tenente Roberto Oliveira, diz que Uberaba é a primeira cidade de Minas a instalar o sistema de telemetria veicular, com suporte de GPS, para o monitoramento da localização das viaturas. O sistema, instalado há dois meses, é um aliado do 190, que registra em tempo real o número de acidentes e a localização.

"No Copom fazemos um mapeamento estratégico para direcionar policiais aos locais de maior risco", explica o tenente mostrando mapas organizados pelo Centro de Operações. Em tese, o sistema deveria servir também para planejamento de ações no trânsito. " Nós podemos fazer uma geoanálise de onde estão acontecendo esses acidentes e recomendar a um capitão da área, para que, tomando conhecimento, saiba cientificamente onde fazer a operação", sugere. O comando geral do 4º. BPM não deu informações sobre o aproveitamento destes dados para as ações no trânsito. Segundo o tenente, dados diários podem ser cruzados para analisar variáveis importantes, como horário dos acidentes, tipo de veículos, causas, vias mais perigosas e deformidades na sinalização.

Idio Luciano

Violência cresce gradativamente na cidade



issuu-downloader.com

Fernanda Carvalho

3.052 acidentes foram registrados nos primeiros cinco meses deste ano

Desrespeito e conflito

A frota de veículos em Uberaba, 136 mil carros, corresponde a uma média de um veículo para cada dois habitantes. Na opinião da educadora de trânsito da Settrans, professora Dalci Terezinha Borges, o aumento da frota, motivado pela facilidade na aquisição de veículos e motos, embora seja determinante para o aumento no número de acidentes, não é a principal causa. A liderança é da imprudência, resultado da falta de educação.

"Muitos motociclistas dirigem sem habilitação em Uberaba e sabemos que a estrutura para formação de CNH é falha. Existe uma necessidade muito grande de trabalhar a educação, a prevenção, porque a cidade não tem estrutura suficiente para ter corredor de motos, corredor para ônibus. Uberaba tem essa dificuldade. Mas o grande problema é a deseducação das pessoas; é o que causa acidentes", insiste.

Dalci acredita que o problema é mais comportamental do que desconhecimento da legislação e destaca ser fundamental trabalhar nas escolas, a cidadania para o trânsito. A educadora menciona experiências que tem constatado diariamente. "Eu venho para a secretaria e dificilmente um dia pela manhã, às 07h, eu não vejo um avanço de semáforo na avenida Leopodino, e não é só motociclista. O motorista de ônibus coletivo avança sinal aqui nesta cidade, passa com o sinal vermelho. Então, quando as pessoas não se respeitam, ai o conflito existe. E o acidente é consequência deste conflito", enfatiza.

Uma das alternativas apontadas pelo capitão Eurípedes Nelsom Rodrigues, chefe do setor de operações e planejamento do 4º. BPM, é o envolvimento dos meios de comunicação da cidade de Uberaba, em campanhas educativas. O capitão também questiona a formação nas auto-escolas e acredita que campanhas na mídia possam ajudar a corrigir vícios dos motoristas.

De acordo com a professora Dalci Borges, a Settrans e outros organismos, reunidos no início de junho na prefeitura, decidiram iniciar estudo de um projeto para redução dos acidentes de trânsito. Uma das estratégias, segundo ela, é uma ampla campanha educativa nas escolas e pela imprensa. "Os profissionais da mídia são os maiores formadores de opinião e, infelizmente, quando é para noticiar o acidente, a divulgação é muito mais maciça do que quando ocorre uma campanha educativa. Sem a colaboração dos meios de comunicação não é possível alcançar sucesso em campanhas de educação", enfatiza.

Motos são as campeãs do índice de acidentes

Ilidio Luciano da Silva
3º Período de Jornalismo

Mais de 60% dos acidentes de trânsito atendidos pelo Corpo de Bombeiros, durante o mês de maio, estão relacionados a motociclistas. Das 3.726 ocorrências atendidas, 675 foram acidentes no trânsito e, dessas, 414 com motos. Chama a atenção, também, o número de ocorrências envolvendo atropelamento de pedestres. De janeiro de 2008 a maio de 2009, 250 pessoas foram vítimas de atropelamento em Uberaba, das quais 67 apenas neste ano.

Outro dado importante refere-se aos acidentes com ciclistas, que geram chamadas para o 193. Foram 96 acidentes com ciclistas nos últimos cinco meses, para 98 com veículos, no mesmo período.

De acordo com o Capitão Renato Lúcio de Aguiar, sub-comandante do 8º batalhão de Bombeiros de Uberaba, ao contrário do que se possa imaginar, nos feriados e finais de semana prolongados, o número de acidentes não registra aumento.

O Capitão credita, ainda, à lei seca, a contribuição significativa para a diminuição dos acidentes nas rodovias. "O medo dos motoristas em serem flagrados dirigindo alcoolizados e, consequentemente, presos, faz com que eles dirijam com maior responsabilidade", diz.

Ao se deparar com acidente de trânsito em que haja vítima, a tendência natural das pessoas é querer prestar socorro. O capitão, entretanto, não aconselha essa prática, pois, de acordo com a gravidade da lesão sofrida, uma conduta errada poderá complicar em muito o estado de saúde da vítima. Segundo o sub-comandante, o melhor é ligar para o 193 e aguardar a equipe de salvamento.

A corporação conta atualmente com quatro viaturas de atendimento a ocorrências, cada uma com três socorristas, todos técnicos em emergências médicas, atendendo diuturnamente em operações pré-hospitalares.

Dicas de segurança do Corpo de Bombeiros

Ao deparar com acidente, mantenha a calma.

Sinalize o local, isso evita outros acidentes.

Se houver vítimas, acione o Corpo de Bombeiros.

Mantenha a vítima calma e informe que o socorro está a caminho.

Havendo outros voluntários, trabalhe em equipe.

Não execute primeiros socorros se você não for treinado, isso pode agravar a situação da vítima.

issuu-downloader.com

CB e SAMU unidos no atendimento

A correria dos profissionais no socorro às vítimas do trânsito em Uberaba. Uma rotina de muita tensão que nem sempre termina com um final feliz

Fernanda Carvalho Silveira
3º Período de Jornalismo

Meia noite. Madrugada de domingo, dia 7 de junho. Na maca da viatura de atendimento avançado do SAMU, um idoso, de aproximadamente 90 anos, é atendido rapidamente para evitar uma parada cardíaca. O chiado do rádio na viatura deixa todos atentos: um acidentado precisa de socorro na Avenida Maranhão.

Outra viatura de suporte básico é enviada ao local. O Corpo de Bombeiros, acionado primeiro, já havia imobilizado a vítima, Wesley Silva Santos, de 41 anos, e carregado até a viatura. O motoqueiro dirigia em alta velocidade quando colidiu com um Palio que ia em direção à Casa do Folclore. Wesley é projetado, devido ao impacto, a 5 metros do carro. O enfermeiro do SAMU, Thiago Batista dos Santos, examina a vítima, que estava inconsciente, e depois preenche o formulário: suspeita de pneumotose e traumatismo crânio encefálico, fratura na mão, sem documentos e suspeita-se que tenha feito uso de substâncias tóxicas. Enquanto acontece o atendimento à vítima, a comunicação com a central é constante. É da central que um médico responsável passa o que deve ser feito. E nada acontece sem o conhecimento dos atendentes da base do SAMU.

Com aplicação de soro e oxigênio, o paciente é encaminhado, em alta velocidade, pelas viaturas, ao hospital. Algumas horas depois, nas centrais do Corpo de Bombeiros e do SAMU, recebe-se a notícia de que Wesley Silva Santos morrera no bloco cirúrgico do hospital. "A sensação não é nada boa", como diz o cabo Jâmio Basílio de Faria, que participou do atendimento ao motoqueiro. "A gente sempre fica com esperança de que o paciente que a gente socorreu sobreviva", completa.

Segunda-feira, dia 08 de junho, 11 horas da manhã. Na central da SAMU, a calma é quebrada por mais um telefonema. Após o preenchimento de alguns dados, é anunciado no microfone: USA (Unidade de Suporte Avançado – para atendimentos mais graves). Nos corredores, a correria. Médico, enfermeira e estagiário saem da parte de administração e atendimento das chamadas e sobem correndo até a viatura. Socorrista (como é chamado o motorista), toma postos e escuta a descrição da ficha pelo rádio de conexão com a central, enquanto acelera e liga sirene e giroflex. Na parte de trás, tudo já está preparado para o atendimento. As conversas leves acalmam a tensão que é gerada pela expectativa do que se irá presenciar e pela velocidade com que anda a ambulância.

O socorro às vítimas necessita de agilidade, preparo e técnica

Rua Visconde do Rio Branco: A ambulância para e todos descem. O palio branco da auto-escola automotiva está com a parte da frente completamente amassada. A vítima, Edson Roberto Cardoso, 42, instrutor da auto-escola, é imobilizada e retirada devagar do carro com a ajuda de pessoas da vizinhança. Segundo ele, estava dirigindo e depois disso não se lembra de mais nada. "Seu Cardoso", como é chamado, desmaiou enquanto dirigia, perdeu o controle do carro, subiu na calçada e bateu na árvore.

Após ser imobilizado, Seu Cardoso é carregado, deitado na maca, até a ambulância. Enquanto a pressão é medida e os outros exames feitos, ele conversa: "Nunca pensei que fosse precisar de vocês, mas graças a Deus vocês chegaram". Com dor no tórax, Edson Cardoso é encaminhado para a UPA do bairro São Benedito. A equipe do SAMU preenche a ficha do acidentado no hospital, explica o que aconteceu e termina de examinar o paciente. "Tchau, Edson! Melhoras pro senhor!", alguém da equipe diz ao se despedir. Entram na ambulância e retornam à central do SAMU à espera de mais um chamado.

Na mesma segunda-feira, à tarde, o telefone toca na central do Corpo de Bombeiros. Pelo rádio é anunciado um vazamento de gás no Parque das Américas. Bombeiros equipam-se para o atendimento e saem com o maior caminhão, completamente armazenado com água. Sirene e giroflex são ligados. As coordenadas já foram passadas e eles estão a caminho.

Rua São Sebastião. Os carros param ao ver o caminhão do Corpo de Bombeiros com sinal de urgência. Entre os carros parados, uma motocicleta com duas pessoas, passa em alta velocidade. Na Avenida Santos Dumont, o semáforo indica o vermelho, porém, vendo todos os carros parados, o caminhão passa às pressas. O motoqueiro, em alta velocidade, vai de encontro ao caminhão e colide com sua lateral no meio do cruzamento. Leonardo da Silva Reis, de 22 anos é socorrido às pressas pela equipe de bombeiros, que está em choque.

A central logo é informada do ocorrido. Uma viatura de resgate é enviada ao local para socorrer as vítimas e encaminhá-las ao hospital. O caminhão encontra-se muito danificado. E às vítimas quase não resta chance de vida.

A viatura de resgate encaminha rapidamente as vítimas ao hospital. O jovem de 22 anos, porém, morre momentos após a entrada no Hospital das Clínicas. E sua namorada, de 18 anos, é internada, em estado gravíssimo, segundo médicos.

Fotos: Fernanda Carvalho

As unidades móvel de resgate são equipadas com aparelhagem de ponta

issuu-downloader.com

Terça-feira, dia 09 de junho. Central do Corpo de Bombeiros. 18h20. O telefone toca e quebra a calmaria da sala de atendimento. Soldado Patrick preenche a ficha e já anuncia pelo rádio o acidente de moto. Bombeiros se encaminham até a viatura de resgate e saem em alta velocidade com sirene e giroflex ligados.

Em uma parte ainda não asfaltada da Avenida Lucas Borges, próximo ao Residencial Tancredo Neves, é que a viatura para. O acidentado, deitado no chão de terra, é imobilizado pela equipe do Corpo de Bombeiros. A moto, caída no chão, do outro lado da rua, está junta ao capacete, que saíra da cabeça de Paulo Dias da Cruz, durante o acidente. Homens que estavam trabalhando próximo ao local explicam o que aconteceu: "Ele estava vindo daquela direção e o carro, da direção contrária. O carro fechou ele logo onde tem aquele morro de terra (no meio da pista) e, pra desviar do monte de terra, ele bateu no carro, caiu junto com a moto e deslizaram pela pista até chegar aqui (mais ou menos a três metros de distância)". Segundo eles, a pessoa que dirigia o carro foi embora e não prestou socorro.

Dentro da viatura do Corpo de Bombeiros, a vítima, Paulo Dias, que completa seus 24 anos no dia 25 de junho, pede para o deixarem dormir. "Não. Você não pode dormir. Abre os olhos! Olha pra mim! Me conta, Paulo: você já tinha sofrido algum acidente?", diz o cabo Antônio Carlos para manter o paciente acordado. A vítima afirma nunca ter sofrido nenhum acidente. Conta que é funcionário da Schincariol e pergunta constantemente pelo pai, preocupado. "Coitado do meu pai, coitado", fala repetidamente. Durante todo o percurso até a UPA Abadia, Paulo conversa com tranquilidade e até chega a sorrir, em vários momentos. "Moça, eu tou bonito?", pergunta ele. E completa após a resposta com um sorriso nos lábios machucados: Sabia que você iria mentir! Sabia!

A viatura para em frente a UPA Abadia. A porta de trás é aberta e a maca, onde o paciente está deitado, é retirada e empurrada para dentro do hospital. A ficha é preenchida e a descrição do ocorrido é passada aos médicos, que agora serão os responsáveis por Paulo Dias. A dor no braço já indica que houve fratura; agora outros exames precisam ser feitos. A vítima é deixada com palavras de "tchau" e "boa sorte" e a viatura retorna à base.

Na central do SAMU os casos que acontecem diariamente são contados pelos que presenciaram cada cena e ouvidos com atenção, como forma de aprendizado. Na sala onde acontecem os atendimentos pelo telefone, as telefonistas se deparam com várias pessoas que ligam todos os dias por diferentes motivos. O difícil é conseguir filtrar todos os trotes que acontecem, mas até que elas conseguem bem, com a experiência que já têm. O clima de descontração faz tranquilizar a expectativa pelo que virá a acontecer.

No Corpo de Bombeiros, a descontração é importante para diminuir o estresse. A seriedade com a profissão se mescla à tranquilidade e ao espírito de amizade. As conversas são muitas, e com elas cada um mostra sua vida que acontece fora da função de bombeiro. Alguns exercem outras profissões, outros fazem faculdade, cada um com uma história à parte. E ali, na base do Corpo de Bombeiros, todos descansam enquanto a noite passa, sempre alertos ao rádio que pode anunciar mais um acidente a qualquer momento.

Os acidentes envolvendo motoqueiros ocupam o primeiro lugar no rancking das ocorrências atendidas pelos Bombeiros e SAMU

Esclareça as dúvidas sobre os serviços de socorro 192 e 193

No Corpo de Bombeiros e no SAMU os problemas são semelhantes. A dificuldade com os trotes constantes e pessoas mal informadas sobre a diferença de atuação dos dois serviços, atrapalham no rendimento. Com a intenção de diminuir os problemas de chamadas erradas, há aproximadamente duas semanas, os dois serviços de urgência operam em ligação através de um rádio que fica nas duas centrais. Um aciona o outro dependendo do motivo da chamada recebida. E os problemas com duas viaturas irem ao local, sem necessidade, foi agora resolvido. Mas, mesmo assim, é importante que a população tenha consciência das diferenças do trabalho realizado pelas duas equipes.

O Serviço de Atendimento Médico de Urgência (SAMU – 192) utiliza-se do método de atendimento inicial, que preza por dar chance à pessoa de sobreviver por mais algum tempo. De acordo com o coordenador-geral do SAMU, o médico Oscar Danilo Garcia Dangla, eles são responsáveis por fazer o tratamento médico inicial dos pacientes no local, de tal forma que ele chegue com maiores chances de vida ao pronto-socorro. "O que são essas maiores chances? É você oferecer suporte avançado a esse paciente através de oxigênio, de hidratação rigorosa, do alívio da dor, de acolhimentos e equipamentos cirúrgicos que vão aumentar a chance de vida do paciente", explica.

No Corpo de Bombeiros (serviço de chamada 193) eles são responsáveis pelo resgate de vítimas que se encontram em alguma situação de perigo e pela proteção da população contra incêndio e gases tóxicos. Utilizam-se do método de atendimento rápido. Possuem todo o equipamento necessário para salvar uma vítima de afogamento, uma pessoa que se encontra no meio de um incêndio, ajudar uma pessoa que tenta se suicidar, tirar uma vítima que está presa em algum lugar ou a alguma coisa. No caso de um acidente, eles são os responsáveis por tirar uma vítima que está presa às ferragens do carro, por exemplo, imobilizá-la e encaminhá-la ao hospital. E como contou o cabo Carlos, todos os dias os equipamentos são conferidos pelos integrantes da equipe de bombeiros, para que não falte nada "na hora H".

issuu-downloader.com

A face da verdadeira vítima do trânsito

Enquanto a imprudência continua deixando suas marcas no asfalto, famílias convivem com a dor da perda

Bárbara Guilherme
3º Período de Jornalismo

O Brasil ocupa o quinto lugar entre os países com maior número de mortes em acidentes de trânsito no mundo. Os dados são da Organização Mundial de Saúde (OMS), que registrou, em 2007, 35,1mil mortes. Estima-se que 18 pessoas perderam a vida, para cada 100 mil habitantes no país. Em Uberaba, somente este ano o Corpo de Bombeiros, apurou oito mortes no trânsito e, em 2008, sessenta pessoas perderam a vida na cidade.

Dentre esta trágica estatística está o estudante de direito, Adriano Luiz Félix, de apenas 22 anos. No dia 20 de maio, ele estava a caminho da Universidade de Uberaba, pilotando sua moto Honda NX Falcon, pela avenida Santa Beatriz, quando uma caminhonete interceptou o caminho dele.O estudante não conseguiu evitar a colisão. De acordo com o Corpo de Bombeiros, a moto estava na pista preferencial, portanto, o condutor da caminhonete teria avançado a rua. Uma vida perdida, vítima de um trânsito violento. A dor dos familiares de Adriano não permitiu que eles fizessem uma avaliação do caso.

Outras familias que amargaram a perda de entes para o trânsito tentam, com a força do tempo, superar a dor, como é o caso de Aleida Maria de Rezende, mãe de Rodrigo Dib Carneiro, 23 anos. Ele morreu no dia 05 de março de 2006, quando voltava de uma festa, próximo à cidade de Santa Juliana, onde morava. A carona com um amigo da cidade veio na hora certa. Apenas 20 quilômetros separava o local da cidade.

Chovia naquele início de noite e no trajeto o motorista perdeu o controle e bateu em um eucalipto. Não se sabe ao certo a velocidade que o motorista desenvolvia na ocasião, porém Rodrigo foi arremessado pela janela a 18 metros do local do acidente. A morte foi instantânea. No carro havia quatro pessoas, todas sem cinto de segurança. Além de Rodrigo, outro jovem perdeu a vida no mesmo acidente.

Rodrigo, que era carinhosamente chamado por Bim, cursava o quarto ano de Engenharia Mecatrônica, em Uberlândia. Divertido, alegre, deixou muitos amigos, a mãe, o irmão Jean Carlo e os sonhos, como o de ir morar na Alemanha com o tio após a formatura, programada para aquele ano. A mãe, Aleida, conta, emocionada, que havia saído para o sítio da família e deixou o filho em casa. Quando voltou, deparou-se com uma movimentação estranha no hospital que ficava perto de sua residência. Percebeu que tinha alguma relação com seu filho devido à presença de vários amigos do jovem.

"Não foi só o Rodrigo que morreu. Junto, uma família inteira sofre e eu morri um pouco também. É um vazio, um pedacinho que só ele preenchia e que nada nem ninguém vai ocupar. É um quebra-cabeça que perdeu uma peça e nunca mais vai ficar completo.Não existe violência no trânsito: o que existe é imprudência. Violência é o que fica dentro das pessoas que sofrem por essa situação", finaliza a mãe, emocionada.

Há muitas outras vítimas das imprudências. Nathalia Menezes estava ansiosa pela festa em que comemoraria 18 anos. O dia, porém, ficou marcado de maneira trágica. No dia 4 de janeiro do ano passado, faltando apenas um dia para o aniversário dela, a tia Marilda e o marido Nilton pediram o carro da família emprestado para levar o filho a uma clinica em Goiânia. Marly e Luiz Carlos, pais de Nathalia, resolveram acompanhar o casal à capital de Goiás, já que a mãe estava de férias e o pai era aposentado. Como o dia seguinte era aniversário da única menina dos três filhos do casal, eles decidiram voltar no mesmo dia.

Como a viagem de volta a Frutal era longa e cansativa, Nilton e Luiz Carlos revezavam no volante. Era a vez de Luiz Carlos, pai de Nathalia, conduzir os quilômetros finais que

Ilídio Luciano

Só neste ano foram registradas oito mortes em acidentes nas ruas de Uberaba

faltavam para chegarem à cidade. O dia estava quase amanhecendo, quando um carro vindo em sentido contrário resolveu ultrapassar um caminhão na faixa proibida. Não houve tempo de desviar e o gol onde estavam os dois casais foi atingindo na lateral. Luiz, ao volante, e a mulher, Marly, logo atrás no banco traseiro, morreram na hora.

"O que a gente sente é que você não tem mais chão, em relação a dinheiro, em relação a quem pedir um conselho. Por exemplo, se você não der certo em um casamento, ou em um emprego pra onde você volta? Pra casa dos seus pais. Eu não tenho mais isso. Se algo não der certo, eu tenho que me virar. Eu agradeço a Deus por ter meus irmãos porque se não fosse eles eu não iria aguentar", diz Nathalia Menezes, que hoje mora em Uberaba.

Já Ângela Maria da Silva, que há quatro anos perdeu o filho Jerônimo Cirilo da Silva Neto, diz que a dor ainda é intensa. O filho morreu quando voltava de uma festa em Água Comprida. A perícia relatou que Jerônimo dormiu no volante, perdeu o controle e passou para a pista contrária colidindo de frente com um caminhão. Com apenas 18 anos, era carinhoso, não bebia, não dava nenhum trabalho ou preocupação para os pais. Ângela diz ter descoberto a pior e maior dor que existe.

"Eu morri. Metade de mim morreu. Hoje eu estou aqui, mas se não estiver não faz diferença pra mim. Eu não preocupo com minha casa, não consigo cozinhar como antes e não me preocupo com minha aparência. Tudo que faço é pela minha filha, porque sei que ela precisa de mim. Às vezes minha vontade é de morrer porque quem sabe assim eu consigo abraçar meu filho" desabafa a mãe.

"O que está faltando é mais amor: amor próprio, amor ao próximo, porque quem ama de verdade não quer que ninguém morra e não permite que isso aconteça. Não é só uma vida que é afetada, mas a de familiares e amigos", conclui Aleida Maria de Rezende.

Muitos motoristas infratores que causam mortes no trânsito estão soltos e, o que é pior, continuam dirigindo. Quando comprovada a culpa, os motoristas respondem por homicídio culposo, e recebem uma pena que nem sempre termina em detenção.

issuu-downloader.com

Universitários se mobilizam por mudanças no trânsito

Eles exigem uma melhor sinalização na avenida Nenê Sabino

Thiago Ferreira
3º Período de Jornalismo

O planejamento de engenharia de trânsito na cidade de Uberaba é de responsabilidade do governo municipal. Dentro da Prefeitura, os projetos são elaborados por uma equipe de arquitetos, técnicos, projetistas, topógrafos, pesquisadores e engenheiros de trânsito. Planejamento esse que compete à Secretaria de Planejamento (SEPLAN). Aprovados pelo Secretário Municipal, eles são encaminhados até a Secretaria Municipal de Infra-Estrutura, que se encarregará de executar o projeto. Concluída a tarefa, a Secretaria de Transito e Transporte (SETTRANS) se encarrega da sinalização, além da fiscalização do Código Brasileiro Trânsito.

Mesmo com tantos órgãos e profissionais envolvidos, há lugares que necessitam de um replanejamento. Um desses lugares é a região no entorno da Universidade de Uberaba. Devido ao grande fluxo de veículos e pedestres no início e término das aulas, o risco de acidente é grande e vem preocupando a comunidade acadêmica.

Sandra Bulhões, coordenadora do curso de matemática da Uniube, levou a problemática para dentro da sala de aula. Ela conta que há três anos uma aluna com dificuldade de locomoção apontou o problema no trânsito. A professora explica que em um primeiro momento foram tomadas medidas dentro da instituição, para a melhoria do trânsito interno, como lombadas, placas, faixas de pedestres, além do sistema de vigilância, que ajuda na organização do percurso dos veículos dentro do campus.

Os alunos dos cursos de matemática, arquitetura, psicologia e engenharia uniram a realidade social com atividades didáticas. Todo um levantamento estatístico foi feito, como número de veículos, tempo de duração dos congestionamentos, além da criação de propostas para a melhoria. Esse ano os números e os projetos foram apresentados para a Prefeitura do Campus. "Com esse levantamento tínhamos uma base sólida para levar a questão para as autoridades acadêmicas", explica Sandra Bulhões.

Com a mobilização dos alunos, um abaixo assinado recolheu mais de mil assinaturas. Sandra Bulhões fala que essa movimentação foi necessária. Para ela, a atenção da imprensa foi de grande importância, já que o problema não é apenas da universidade. A discussão chegou até o plenário da Câmara Municipal de Uberaba. Em Audiência pública, realizada em 5 de maio, foi apresentada uma reportagem da TV Câmara mostrando a situação do trânsito no período de começo das aulas no período noturno, além de três projetos de mudança no trânsito propostos pela Prefeitura e um, pela Universidade de Uberaba.

Sandra Bulhões explica que os projetos ainda não resolveriam a questão, e que a Câmara aguarda um posicionamento final da Secretária Municipal de Planejamento para um projeto definitivo que atenderia a demanda do local. "Meu maior receio é de que medidas sejam tomadas há longo prazo. Talvez uma lombada ou uma faixa de pedestre seria uma medida provisória até a solução definitiva ser encontrada" diz Sandra Bulhões, que trabalha na Uniube há 33 anos.

Paulo Humberto Alves, diretor do departamento de trânsito da Secretária de Trânsito e Transporte da cidade, fala que não há previsão para mudanças no trânsito na região da Uniube. Mas adianta que o projeto de engenharia, seguindo normas do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), vai priorizar a segurança mesmo que a velocidade do tráfego seja comprometida. "Na região temos o estacionamento de ônibus de outras cidades, os usuários do transporte coletivo, motoristas e principalmente dos pedestres, por isso priorizamos a segurança".

Trabalhando há 26 anos como engenheiro de trânsito em Uberaba, Paulo Humberto explica que é necessário haver um planejamento bem elaborando. Caso haja falhas, será encontrado o motivo e se constatado que é falha na engenharia, o órgão responsável poderá ser penalizado. "Um projeto bem elaborado perdura por 20, 30 anos sem a necessidade de alterações" explica Paulo Humberto.

issuu-downloader.com

O fim das incertezas?

Marcondes Junior
Kelle Monik
3º Período de Jornalismo

Final da década de 80. Uma esfumaçada Praça Rui Barbosa, usada como ponto final dos ônibus urbanos, assistia à discussão sobre o fim do monopólio do transporte coletivo da cidade. A empresa Líder dava adeus à exploração da concessão do serviço no município.

Veio a década de 90 e, com ela, a troca das linhas centro-bairro pelas linhas bairro-bairro, possibilitando a recuperação da principal praça da cidade. Nessa década, uma licitação para acabar com o monopólio no transporte coletivo aponta duas empresas vencedoras, que no final acabaram revelando-se uma só e o problema persistiu.

Agora, uma nova tentativa de solucionar a questão parece estar perto de um desfecho com a concessão devendo parar nas mãos de uma das atuais operadoras e nas da empresa que atuava na década de 80.

Enquanto isso, milhares de passageiros continuam desinformados, andando em ônibus lotados e nem sempre em bom estado de conservação.

A Prefeitura acena com melhorias pontuais a partir do fim do imbróglio jurídico do processo licitatório e propõe a discussão e a implantação de um planejamento de longo prazo, cuja importância é evidente, ao passo que envolve todo o planejamento urbano, ambiental e, sobretudo, o bem estar da população. Assim, o debate sobre o presente e o futuro do transporte coletivo apontará também para o que a cidade de Uberaba quer ser, para onde a cidade de Uberaba quer chegar.

Até lá, sem um planejamento efetivo para o transporte coletivo no município, quem continuará a pagar a conta serão os usuários.

issuu-downloader.com

"Big Brother"

Sistema de monitoramento já é realidade no transporte coletivo

Outra medida criada pela Prefeitura, com o intuito de diagnosticar problemas e fiscalizar a execução do transporte coletivo pelas empresas, é o sistema de monitoramento de ônibus através de localização via satélite (GPS). A implementação plena ocorreu em outubro de 2008 e, a partir de então, todos os ônibus da cidade são assistidos, em tempo real, com atualizações a cada segundo, das 5h as 23h59.

A Auttran, empresa contratada pelo município para a execução do projeto, opera também em cidades como Franca, Araras e Mauá, no interior de São Paulo. Mas, de acordo com Merylin Ferreira Marques, Coordenadora do Serviço de Monitoramento, nenhuma outra cidade do Brasil opera no mesmo esquema. "Nós sabemos onde o ônibus está, o que aconteceu, se tem atraso, se tem adiantamento", diz.

Ainda segundo Merylin, a ocorrência mais frequente – o atraso – será resolvida com a aplicação de multas que chegam a até 450 reais para dez minutos de atraso. "Desde a instalação do sistema já foram aplicadas aproximadamente 600 multas. Mas as empresas podem recorrer das multas na Junta Administrativa de Recursos de Infrações de Transporte.

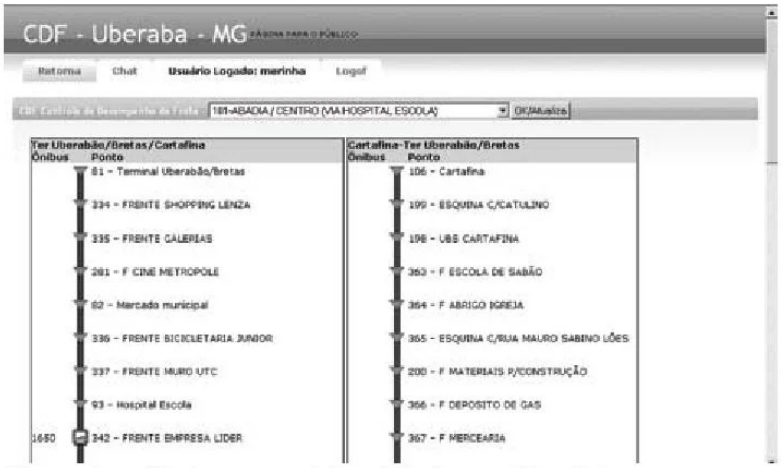
Uma versão simplificada da página de monitoramento será disponibilizada em 90 dias no site da prefeitura para que os usuários que têm acesso a internet possam acompanhar exatamente onde o ônibus está e a que hora passará em determinado ponto.

Outro tópico, previsto no contrato com a Auttran, exige a instalação de painéis eletrônicos de monitoramento nos abrigos de ônibus que ofereçam maior segurança. De acordo com a coordenadora, a proposta é viável, mas, infelizmente, ainda sem previsão de instalação.

Para o prefeito Anderson Adauto, o sistema resultará em melhora substancial. "O monitoramento é como um big brother da vida real", diz ele bastante descontraído, ao contrário da maioria dos usuários do transporte coletivo da cidade de Uberaba.

Kelle Munik

Os funcionários da Prefeitura acompanham a localização de cada ônibus



Tela experimental do sistema que será disponibilizado aos usuários pela internet

Mais segurança

Os veículos atualmente utilizados no transporte coletivo só terão seu licenciamento anual para 2010 se forem adequados à Resolução 316/09 do Conselho Nacional de Trânsito – Contran – que prevê a utilização de dispositivos refletivos na traseira e nas laterais das carrocerias deles.

A determinação vale também para os novos veículos, que deverão atender outras regras em relação ao tamanho das poltronas, à distância entre elas, a saídas de emergência no teto e mais segurança nas áreas reservadas a cadeirantes.

A resolução foi resultado de 6 anos de discussão entre governo e indústria automobilística.

Em Brasília

No Legislativo

Tramita na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei 4085/08 que prevê a obrigatoriedade dos usos de vidros refletivos nos veículos de transporte coletivo urbano. A medida traria maior conforto térmico no interior dos veículos ou economia no caso dos que usam ar-condicionado.

Também na Câmara dos Deputados, em comissão especial para tratar do assunto, tramitam em conjunto os Projetos de Lei 694/95, 1687/07, 1974/96 e 2234/99. O resultado deverá ser a lei que instituirá as diretrizes para o setor no Brasil, tratando do desenvolvimento, gestão e planejamento dos sistemas de transporte coletivo em áreas urbanas.

No Executivo

Através do Programa de Financiamento de Infra-Estrutura para o Transporte e da Mobilidade Urbana, do Ministério das Cidades, o Governo Federal disponibilizou R$ 1 bilhão, com recursos do FGTS, para estados, municípios e até empresas aplicarem na melhoria do transporte coletivo.

O Pró-Transporte financia investimentos na implantação ou recuperação de vias exclusivas para o transporte coletivo, terminais de grande e médio porte, pontos de conexão de linhas de transporte coletivo, abrigos nos pontos de parada, obras de acessibilidade de pedestres e ciclistas e, ainda, estudos e projetos para implantação.

issuu-downloader.com

Sistema opera com deficiência

Sem contrato com a Prefeitura, empresas lucram milhões de reais por um serviço questionável

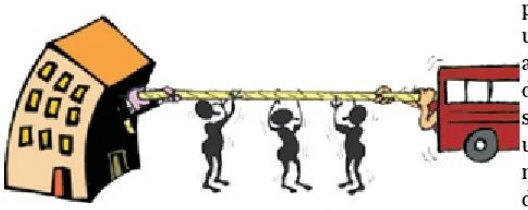
Marcondes Junior

Trezentos e vinte mil habitantes. Sessenta e cinco mil usuários por dia. Cento e doze ônibus na frota. Trinta e seis linhas.

Os números não demonstram a real insatisfação dos usuários de transporte coletivo da cidade de Uberaba. Alvo de incontáveis reclamações; o sistema, operado pelas empresas Transmil – Transportes Coletivos de Uberaba Ltda e São Bento de Uberaba Ltda, é considerado, além de precário, abusivo. "Pagamos pelo serviço e temos direito a um transporte, não digo confortável, mas pelo menos seguro", afirma o comerciário Antônio Carlos Júnior, 49 anos. Ele e outras 14 pessoas se amontoam sob a marquise de uma loja na Avenida Leopoldino de Oliveira esperando pelo ônibus. "Lotado sempre está. Às vezes chega na hora, às vezes atrasa 10, 15 minutos". E 15 minutos pro meu patrão é muito", ele diz.

O contrato para a prestação do serviço de transporte coletivo das empresas junto à Prefeitura já terminou, mas o milionário processo licitatório para a definição das novas empresas que atuarão no município – que prevê receitas da ordem de R$ 300 milhões – foi iniciado em outubro de 2005 e sempre caminhou a passos lentos, tramitando pelo judiciário.

Em fevereiro deste ano foram abertos os últimos envelopes do processo e duas empresas foram declaradas vencedoras: a Transmil – Transportes Coletivos de Uberaba Ltda. e a empresa de Transporte Líder Ltda, dividindo as linhas da cidade em dois lotes, A e B. Parecia ser esse o desfecho e a resolução de um longo processo até que, a segunda colocada do lote B, São Bento, insatisfeita com o resultado, interpôs ação judicial com o objetivo de desclassificar a ganhadora. Com essa manobra, a São Bento – cujos sócios são os mesmos da Transmil – conseguiu, através de liminar expedida pelo juiz da 4ª Vara Cível, continuar operando no município e, assim, lucrando milhões de reais com a prestação do serviço.



Enquanto os impasses judiciais não chegam ao fim, as duas empresas, Transmil e São Bento, continuam funcionando sem o devido contrato com a Prefeitura Municipal e prejudicando unicamente aos consumidores desse serviço, os usuários, que não usufruem de transporte adequado, eficiente e seguro, como exige o Código de Defesa do Consumidor e como pede Antônio Carlos Junior, amontoado sob a marquise.

De acordo com o prefeito Anderson Adauto, independente do resultado judicial da licitação, melhorias no transporte coletivo serão implementadas. "É ponto de honra do nosso governo deixar o sistema melhorado", afirma ele. As exigências contidas no edital, como aumento da frota de 112 para 128 ônibus, ampliação do número de linhas de 36 para 44 e instalação de horários nos abrigos de ônibus serão cumpridas e, de acordo com Claudinei Nunes, Diretor do Departamento de Operação e Fiscalização em Transporte, a expectativa é a de que o processo licitatório esteja totalmente encerrado em menos de dois meses. "Em 60 dias pode-se resolver", afirma ele.

Ainda segundo Claudinei, a Prefeitura Municipal vem realizando vistorias preventivas nos ônibus das empresas, periodicamente. As blitz, realizadas por equipe técnica, verificam problemas estruturais, como: buracos no assoalho, vidros quebrados, campainhas estragadas e sujeira; notificando as empresas que, por sua vez, devem realizar consertos ou reposições nos ônibus estragados.

Marcondes Junior

Longas esperas, pouco conforto nos abrigos, falta de informação, ônibus com apenas uma porta, quadros de horários vazios. As reclamações dos uberabenses quanto ao transporte coletivo são inúmeras. Enquanto isso, prefeitura, empresas e justiça buscam a saída

issuu-downloader.com

Faltam informações aos usuários

A sinalização dos pontos está em péssimo estado. Mesmo no abrigos, o espaço reservado à informação não é utilizado

Dentro dos veículos, há espaço para informar os usuários, mas, quando utilizado, atende a outros fins

Pelo menos um entre todos os veículos de transporte coletivo que circulam por Uberaba tem informações sobre o valor da passagem e do troco máximo obrigatório. Escrito de pincel atômico, logo acima de onde se posiciona a cabeça do trocador, feito, provavelmente, por um deles.

Na maioria dos demais, não é possível encontrar nem a mais básica das informações: o preço da passagem. Itinerário e horário então, nem pensar! Partindo dessa premissa, podemos concluir que o custo para as empresas de informar – mesmo que minimamente – o usuário é enorme. Certo? Não.

Uma folha impressa em preto e branco em uma lan house custa 25 centavos. Com três folhas em cada veículo, informa-se o passageiro sobre itinerário, horário, preço da passagem e troco máximo. Seriam 75 centavos, menos de 40% do valor de uma passagem, por veículo.

Nos pontos, a situação não é diferente. Mesmo nos que possuem abrigo, não é possível encontrar qualquer informação para os consumidores. Nos bairros, há pontos sem sinalização alguma.

A justificativa de que o usuário regular conhece muito bem o itinerário e os horários de seu ônibus é insuficiente. E quanto àqueles que, vez ou outra, têm que tomar um trajeto diferente do habitual? E aqueles que usam o serviço esporadicamente? E os visitantes que chegam à cidade? Em Uberaba, os usuários do transporte coletivo estão privados das mais elementares informações.

"Lotado sempre está. Às vezes chega na hora, às vezes atrasa 10, 15 minutos. E 15 minutos pro meu patrão é muito"

Plano diretor melhora sistema viário

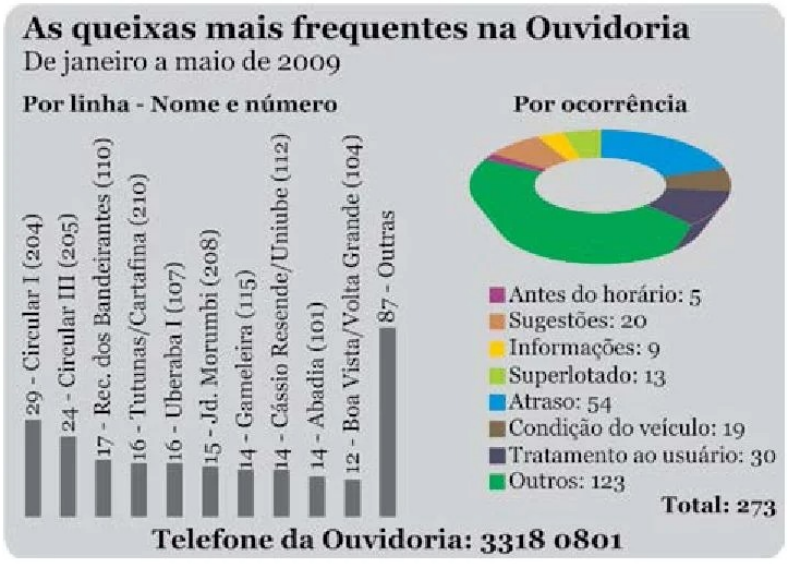
A partir de um plano a médio prazo, a Prefeitura Municipal pretende, em aproximadamente um ano, iniciar o desenvolvimento de um plano diretor de trânsito e transporte para a cidade. Na pauta, propostas como a reestruturação e melhoramento da malha viária urbana, implementação de corredores exclusivos para ônibus, construção de terminais e subterminais de integração e ampliação dos locais para retirada dos bilhetes eletrônicos.

A cidade, considerada exemplo de gestão, execução e urbanidade no transporte coletivo no Brasil, Curitiba, já possui, há décadas, um plano diretor – a primeira integração de linhas ocorreu em 1980. A partir desse exemplo podemos perceber a importância da elaboração e realização de um planejamento efetivo que ponha fim à improvisação, através da qual,o trânsito e, especialmente, o transporte coletivo vêm sendo executados na cidade de Uberaba.

A primeira medida posta em prática no projeto da Prefeitura foi a criação do sistema de ouvidoria do transporte coletivo do município. Implementada em maio de 2008 e vinculada à Secretaria Municipal de Infra-Estrutura, a operação é feita através de uma linha telefônica pela qual qualquer membro da sociedade, consumidor ou não do transporte coletivo, liga e manifesta insatisfações e reivindicações de melhoria. De acordo com o coordenador do sistema, Josimar Rocha, entre as reclamações mais frequentes estão os atrasos, situação física dos ônibus e superlotações.

Ainda segundo ele, a divulgação do serviço para a população é fundamental. "Se ele (o usuário) estiver bem informado, até a própria reclamação é mais útil. Percebemos que a informação é muito importante", arremata. Para Juliana Fidelis, Diretora do Departamento de Comunicação da Prefeitura, as medidas para popularização da ouvidoria incluirão trabalho junto à imprensa local e inclusão do número de telefone em todas as mídias da prefeitura – Jornal Porta-Voz, rádio institucional e site. "Além disso, o número do telefone será incluído em todo o material voltado para o usuário do transporte coletivo, como adesivos nos ônibus e abrigos", enfatiza ela.

O fato é que as medidas implementadas pela Prefeitura exigem uma discussão mais profunda, que envolva todas as esferas da sociedade e possa realmente suscitar debates que resultem em melhorias. As medidas não podem e não devem, sob nenhum aspecto, serem usadas politicamente. Para José Tiago, Secretário da Associação dos Usuários de Transporte Coletivo de Uberaba – Acobe -, a discussão acerca do plano diretor é imprescindível, pois a falta de parâmetros claros de gestão prejudica exclusivamente os usuários. "O alicerce de tudo é o plano diretor, pois, sem ele, tudo tem que ser no abaixo-assinado, que, geralmente, é atendido só em época de eleição", conclui.



issuu-downloader.com

Cadeirantes queixam-se da escassez de transporte coletivo adaptado

Poder público garante que com a licitação os problemas serão resolvidos, facilitando também a acessibilidade dos deficientes

Bruno Augusto Costa
3º Período de Jornalismo

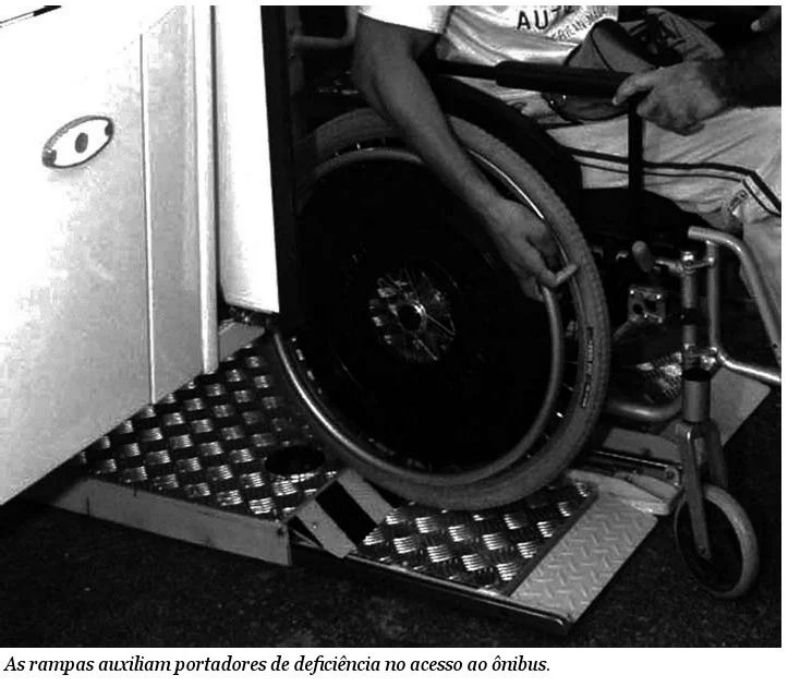
A partir de 2010 os problemas com o transporte especial em Uberaba poderão ser resolvidos. Por lei, os ônibus já sairão adaptados da fábrica. Outro motivo importante é a atual licitação do transporte coletivo. De acordo com o edital, a empresa escolhida deve aumentar o número de 4 vans do projeto Porta a Porta para 8. Este serviço atualmente é realizado com a parceria da Secretaria do Desenvolvimento Social (SEDS) e a Transmil e São Bento. Seu principal objetivo é transportar as pessoas selecionadas ao trabalho ou à escola. No entanto, para os passageiros do Transporte Especial, a atual situação não é satisfatória.

Uberaba, hoje, conta com 36 linhas de ônibus. A frota é composta por 112 carros, sendo que apenas 11 deles são adaptados para os portadores de deficiência. Este panorama cumpre a Legislação Federal dos 10% de veículos adaptados, mas não satisfaz as necessidades de locomoção destas pessoas.

Israel Garcêz é cadeirante e ativista em prol da acessibilidade. O usuário do transporte coletivo manifestou a sua insatisfação: "O número de linhas com ônibus adaptados é muito pequeno. Além disso, os poucos que existem estão quase sempre estragados. Acontece também de o cobrador nem sequer conseguir manipular o elevador", disse ele.

Sobre fatos como estes, o Ouvidor do Transporte Coletivo, Josimar Rocha, considera que o número de ônibus e mesmo sua manutenção estão aquém dos desejos da opinião pública. "Porém, a ouvidoria está trabalhando no sentido de atender as necessidades destes usuários e também apresentá-las para os diversos órgãos da prefeitura envolvidos nesta questão".

Para Israel Garcêz, o ideal é que existisse um ônibus por linha. Quadro que está distante do que acontece. Afinal, são 25 linhas sem nenhum ônibus adaptado. Existe também outro agravante: as rotas que estes ônibus cumprem e os seus horários. Nesse sentido, é quase um golpe de sorte fazer com que estes passageiros embarquem para seus respectivos destinos.



As rampas auxiliam portadores de deficiência no acesso ao ônibus.

O serviço público que auxilia nestas falhas do transporte coletivo e abarca estes usuários dispersos é o Porta a Porta. Segundo Francisco Centeno, chefe da seção de apoio à pessoa com deficiência (SEDS), o Porta a Porta atende em média 60 pessoas. Isto, com as 4 vans disponíveis. Os critérios de seleção priorizam as pessoas com deficiência que sejam carentes. Por isso, muitos não conseguem a vaga. Só entram novos integrantes em caso de desistência dos antigos. Aqueles que desejam participar devem, ainda, fazer a requisição o mais cedo possível, pois o serviço atende por ordem de chegada.

Ilustração

José Neto, outro cadeirante, também fez sua reivindicação: "O transporte coletivo deve realmente ser coletivo e nos tratar com igualdade perante nossas diferenças. Para utilizar as vans do Porta a Porta temos que fazer a solicitação muitos antes. Outro problema é que não podemos fazer visitas sociais, ou, por exemplo, pagar nossas contas no centro da cidade utilizando estes veículos."

Em busca de Inclusão Social

O ouvidor Josimar Rocha salienta que o país vive um momento de Inclusão Social em diversos setores. O Porta a Porta trabalha no sentido de auxiliar a demanda que o transporte coletivo não atende. Porém, é necessário que se crie políticas de inclusão no transporte, e não, de segmentação", enfatizou.

O programa serve também a projetos que envolvem grupos de pessoas. O Ecoterapia, o Projeto Caminhar e o time de basquete para cadeirantes são alguns deles.

Instituições como a Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais (APAE) de Uberaba, e a Associação de Deficientes Físicos de Uberaba (ADEFU) possuem veículos próprios. Mesmo assim, ainda precisam de um número maior de veículos e mais atenção por parte do poder público.

issuu-downloader.com

Motoristas revelam o estresse do cotodiano atrás do volante

Uma jornada de quarenta e quatro horas, cercada de ruídos e desconforto

Alex Batista Rocha
3º Período de Jornalismo

O barulho do motor, do trânsito e das pessoas. Tudo isso acontecendo enquanto se permanece sentado atrás de um volante ou de uma catraca, por horas. Os olhos conhecem de perto e já estão acostumados com o contraste entre ver diferentes pessoas e os mesmos lugares. Essa é a rotina de trabalho dos 217 motoristas e dos 185 cobradores da empresa de transporte coletivo Transmil, durante 44h semanais.

Segundo Hilton Pinheiro, coordenador de planejamento e qualidade, os horários de trabalho variam de funcionário para funcionário e o horário de circulação da frota vai das 5h à 0h. Porém, a primeira viagem ocorre às 4h, na linha Distrito Industrial, e a última, à 1h na linha Valim de Melo, período em que o ônibus retorna para a garagem. O motorista Márcio Silva, morador do bairro Manoel Mendes, conta que sua rotina começa às 3h30. Ele se arruma e pega o Corujão, ônibus que circula por volta das 4h para levar alguns motoristas e cobradores até a empresa. Lá, toma café da manhã e segue para a linha Pontal.

Dentro do ônibus, a realidade se torna complicação para alguns. Fernando Feiteiro, motorista da linha Uberaba I, trabalha das 9h às 19h30 com intervalo de 2h20 e uma folga na semana. Ele considera difícil conciliar o barulho do motor e a estrutura do local de trabalho com a atenção que os usuários devem receber. "Tem um protetor de ouvido que ajuda um pouco, mas impede de ouvir o que acontece no ônibus e, às vezes, acaba dando dor de cabeça", relata. Júlio César de Lima é manco da perna direita, devido a sequelas de uma meningite, e tem o joelho esquerdo quebrado. Porém, ele não encara isso como empecilho enquanto trabalha como cobrador nas linhas Costa Telles e Boa Vista. O que atrapalha Júlio é a estrutura do banco onde segue sentado por 7h20 diárias. Ele não consegue ajustar sozinho o banco e nem sempre pode contar com a ajuda do motorista, então segue no banco ajustado por outros cobradores.

Alex Batista

Motoristas cumprem quarenta e quatro horas semanais de trabalho

Natanael da Silva, motorista há nove anos, já se diz satisfeito com a empresa e com as condições de trabalho. Para ele, a complexidade está em lidar com os passageiros. Mas ele recorda com humor a vez que foi ajudar duas senhoras a descerem do ônibus lotado e atravessarem a rua e foi criticado pelos demais passageiros, que depois foram saber que elas sofriam de cegueira. Outro fato, com menos humor, ocorreu na linha Valim de Melo. "A mulher tava dando sinal para descer em todos os pontos. Lá pela sétima vez resolvi não parar e ela veio irritada e me deu um tapa na cara. Voltei pra empresa pra desistir do emprego, mas o pessoal do Recursos Humanos conseguiu me acalmar", relata.

Benefícios

A empresa tem uma escola de formação profissional que possibilita aos funcionários serem motoristas. Eles devem passar por um processo de treinamento que inclui estágio monitorado e dirigir as vans destinadas ao transporte de deficientes, para, segundo Hilton, trabalharem o lado humano. Feito isso, eles podem dirigir um ônibus coletivo. Também visando à qualidade do serviço prestado, anualmente, a empresa promove treinamentos de atendimento ao cliente, comportamento, gestão de qualidade, reciclagem da direção defensiva e manejo de cadeirantes.

"Eles recebem ticket alimentação, convênio médico (que se estende à família) atendimento odontológico, atendimento psicológico e dispõem de um departamento médico dentro da empresa", comenta Jéssica Landim, psicóloga da empresa. Grande parte das entrevistas com motoristas e cobradores foram acompanhadas de perto por Landim, que fala também da liberdade de opinião que a empresa permite aos funcionários.

Propostas de melhorias

Alguns funcionários das empresas Transmil e São Bento contribuíram para a realização da Audiência Pública do Transporte Coletivo em Uberaba, que ocorreu no último 30 de maio. Josimar Rocha, coordenador do sistema de ouvidoria do transporte coletivo da Prefeitura, nos enviou documento elaborado pelos motoristas e cobradores, que prevê um planejamento duradouro, contando com a ajuda de usuários e funcionários das empresas, visando ao término das constantes mudanças nos itinerários e a revisão dos horários, pois, segundo eles, há linhas (Valim de Melo, Boa Vista, entre outras) em que os horários para o cumprimento não são compatíveis com o itinerário.

Eles também almejam a proibição de veículos estacionados nas vias de fluxo e nos espaços destinados aos pontos de embarque e desembarque dos passageiros e atribuem o aumento de atrasos e acidentes a isso; a melhoria na identificação dos pontos e desativação daqueles que não mais existem; a criação de corredores de ônibus nas vias de grande fluxo; e o mapeamento dos locais de insegurança para que sejam realizadas rondas preventivas.

issuu-downloader.com

Elas também estão à frente dos ônibus

Empresas abrem espaço para mulheres em seus quadros de motoristas

Samara Cristina Candido
3º Período de Jornalismo

As empresas de transporte coletivo também já possuem mulheres em seu quadro de motoristas. A Transmil, empresa de transporte da cidade, possui três, que conquistaram seu cargo com esforço e são respeitadas por isso. Todas são tratadas sem distinção. A funcionária interna que deseja ser motorista deve frequentar o que eles chamam de escolinha. Lá, elas recebem aulas teóricas e práticas. Passam pelas vans de transporte especial, realizam provas e só depois vão para os ônibus. Também é avaliada a ficha disciplinar de cada uma.

A motorista Luciana Pires da Costa trabalha na empresa há três anos e dirige o ônibus da linha Residencial 2000/Centro. Ela lembra que, no começo, enfrentou muitas barreiras, principalmente por parte das mulheres, de onde parte o maior preconceito. "O mais difícil, no começo, é que temos que provar que somos boas no volante", enfatiza.

Os passageiros da linha ressaltam que ela é responsável e que não têm reclamação a seu respeito. Mariana Rarem Cunha Nomelino, 17 anos, estudante, já anda nessa linha antes mesmo de Luciana dirigi-la, e garante que ela dirige bem. Cumprimenta todos os passageiros, está sempre de bom humor e cumpre os horários. Ela acrescenta que isso gera inveja nos homens. Os passageiros mais assíduos são os idosos. "Muitas senhoras dizem se realizarem em mim", comenta Luciana.

Durante o tempo que dirige essa linha vivenciou muitas cenas, algumas agradáveis, outras, nem tanto. Lembra de uma menina de apenas 13 anos que estava grávida e que andou durante toda a gestação na sua linha. Ela relata que durante esse período teve a preocupação e o cuidado de acomodá-la sempre na frente, prestando toda assistência que podia. Após o nascimento da criança, a mãe a convidou para ser madrinha do bebê.

A opinião dos colegas de profissão também é favorável. José Maria Salvador é motorista responsável pelas vans de transporte especial, nas quais elas fazem os treinamentos, antes de irem para os ônibus. Para ele, toda a sociedade ganha com a independência das mulheres. "É mais um campo de trabalho para elas e tem que ser assumido com responsabilidade", acrescenta.

Samara cristina

Luciana, no ônibus em que trabalha, realizando a rota Residencial 2000/Centro

Para a empresa, também é vantajoso. "Elas são mais sensíveis e administram melhor o trabalho com o público", enfatiza Hilton Donizete Pinheiro, coordenador de planejamento e qualidade da Transmil, e diz não ter reclamações a fazer em relação a elas.

Mulher no volante: responsabilidade constante

Índices mostram que elas nem sempre representam um perigo no volante

Elas estão por todo lugar, esbanjando charme, carisma e beleza. As mulheres, que por muitos, são consideradas sexo frágil pela delicadeza e instabilidade, mostram que, ao mesmo tempo, são firmes e decididas. Sua primeira grande conquista foi garantir o direito de votar. De lá pra cá, elas não têm se contentado com pouco e estão buscando o espaço que lhes cabe por direito.

Um tema que ainda gera discussão e até comentários maldosos, são as mulheres no volante. Ao contrário do que dizem, mulher no volante é uma responsabilidade constante. Lógico que toda regra tem exceção, mas de acordo com o Corpo de Bombeiros os índices de acidentes envolvendo mulheres são bem menores que os dos homens.

Com base nos primeiros cinco meses desse ano, as infrações registradas são alarmantes. Também é grande a diferença de acidentes entre os sexos. Os acidentes envolvendo motocicletas são os primeiros do ranking, totalizando 351. Desses, 133 ocorreram por parte das mulheres e 218 por homens. Logo em segundo lugar estão os acidentes envolvendo carros, com um total de 98. Por irresponsabilidade dos homens foram 57, e 41 por imprudência das mulheres. Levando esses números em consideração, as seguradoras de veículos oferecem desconto de até 30% para as mulheres. De acordo com o corretor de seguros, Adelson Martins Lima, no ramo há 30 anos, isso ocorre porque as mulheres são mais precavidas, ou seja, se envolvem menos em acidentes, são mais corretas, esclarecem melhor os acontecimentos e geralmente evitam brigas.

issuu-downloader.com

Mototáxi é serviço irregular em Uberaba

A falta de regulamentação coloca em risco condutor e passageiros que utilizam este serviço

Mariaurea Machado Silva
3º Período de Jornalismo

Uberaba tem uma frota de 136 mil veículos, dos quais 33.800 são motos, segundo registros da Secretaria de Trânsito e Transporte (Sesttrans), até abril deste ano. No primeiro trimestre de 2009 o número de acidentes envolvendo motos foi de 225, com vítimas fatais ou não, conforme Dalci Terezinha Borges, educadora de trânsito da Sesttrans. Estes números referem-se somente aos dados colhidos pelo Corpo de Bombeiros, uma vez que os outros órgãos responsáveis pelo registro de acidentes, tais como Instituto Médico Legal, Hospital Escola de Uberaba e Policia Militar, não computaram ainda estes dados.

Diante disso, seria seguro o transporte de passageiros em motos, como nos mototáxis? Dalci explica que no ano de 2001 a 2002, o município podia autorizar o uso de mototáxi na cidade. Nesse período, foram registrados cerca 400 mototáxis em Uberaba. Todos com placa vermelha e o corpo da moto pintada de amarelo. Ela alega que, hoje, o município é impedido pela portaria do Supremo Tribunal Federal de regulamentar esses veículos. "Mas tramita no Congresso Nacional uma legislação sobre moto, e acredito que não será aceita justamente pelo problema da exposição que as pessoas têm da sua vida no mototáxi.", acredita a educadora.

De acordo com o chefe da Seção de Transportes Especializados, Carlos Roberto Freitas, a prefeitura só oferece alvará para empresas que façam pequenas entregas, que vão desde alimentos a passagens de ônibus. "Para fiscalizar o moto frete, o fiscal vai até o local, conversa com o interessado, que fala que quer um alvará para funcionar como moto frete, com pequenas entregas. O fiscal, então, emite um termo e a pessoa assina". O alvará é expedido pelo Setor de Infra-Estrutura. "Só que moto frete não carrega pessoas. Aí você fala: e a fiscalização?", indaga Freitas. Ele acredita ser difícil fiscalizar porque há cumplicidade entre passageiro e mototaxista. "Você aborda uma moto com alguém na garupa e o passageiro, ao ser questionado se está utilizando serviço de mototáxi, simplesmente afirma estar pegando uma carona, que o condutor é o seu cunhado", completa.

Como não é legalizado esse tipo de transporte na cidade, não há números exatos de quantas são as empresas que trabalham no ramo. "Uma vez que alguém se envolva em um acidente, e a moto estiver irregular, o município é o responsável por este cidadão", diz a educadora de trânsito. Ao se ver perdida, sem o amparo do seguro, a vítima pode contratar um advogado e, com isso, o município poderá ter que pagar indenização por aceitar um transporte irregular.

Mariaurea Machado

De 136 mil veículos de Uberaba, 33.800 são motos

Faltam também, em Uberaba, leis que regulamentem o uso da bicicleta. Conforme o chefe da Seção de Educação no Trânsito, Helio Reis dos Santos, é preciso uma lei para regulamentar e disciplinar o uso de bicicletas. "Como não tem lugar certo, elas atrapalham o fluxo dos demais veículos", ressalta.

Dalci Terezinha Borges explica que cada município teria que regulamentar o emplacamento de bicicletas para o controle, sem, contudo, gerar ônus para o usuário. "Essa lei ainda não foi implementada em Uberaba porque depende dos vereadores e eles acreditam que a lei não é conveniente, pois afirmam que perderiam votos. Estou te falando isso, porque eu já tentei com vários vereadores,"garante Dalci. Ela completa, ainda, que há vários municípios que utilizam as leis regulamentadas para ciclista e o trânsito é muito melhor.

O presidente da Câmara Municipal de Uberaba, Lorival dos Santos, afirma que a cidade não foi planejada para ciclistas. "É uma cidade, cujas pistas são muito estreitas e provavelmente não há espaço para ciclista; vai tumultuar muito. Prova disso é que nós tentamos separar, na avenida Elias Cruvinel, uma parte para bicicletas, e não deu certo, pois, de tão estreitas, não passavam dois carros ao mesmo tempo."

Uma exceção é a Univerdecidade, onde as ruas foram, desde o início, projetadas para comportarem ciclovias. Além das dificuldades estruturais para criação de ciclovias, existe ainda a falta de setores específicos para regulamentar e fazer valer a Lei Federal de emplacamento, no município. " Não há um órgão que tome conta dessa parte, então fica difícil implantar. Como é que você vai criar um serviço, quem vai multar, quem vai correr atrás das bicicletas, dos ciclistas, quem vai organizar?", indaga o presidente da Câmara.

Ele sugere que em cada via criada, a partir de agora, seja determinado um espaço para ciclovia. Concorda, dessa maneira, que um número muito grande da população dispõe de acesso apenas a esse veículo.

Pedala, Conceição!

Conceição Maria de Jesus é dona de casa e, há oito anos, só anda de bicicleta. "Para mim, a bicicleta é mais viável. O ônibus para onde eu moro demora demais, cerca de quarenta minutos, enquanto em vinte e cinco minutos eu chego em casa, de bicicleta." Conceição relata ainda que pode empregar o dinheiro que seria gasto no ônibus com outras despesas.

Se há, no trânsito, respeito dos motoristas para com os ciclistas, a dona de casa afirma que são os ciclistas acusados pelos motoristas de não respeitarem a sinalização. Conceição discorda e acredita que a situação é justamente oposta. O momento que a ciclista acha mais perigoso é o horário de pico. "O trânsito fica muito perigoso e a gente tem que tomar cuidado, ter atenção, porque eles vêm pra cima da gente com tudo", afirma.

Na cidade existem apenas duas ciclovias. Uma na Univerdecidade e outra na Avenida Maria Santana Borges. Conceição acredita que, se houvesse mais ciclovias, vários acidentes poderiam ser evitados, como um do qual já foi vítima. A tragédia aconteceu na Avenida Barão do Rio Branco. "Eu estava parada, o sinal estava fechado, o sinal abriu e eu fui. Quando eu fui, o motoqueiro veio. Ele quis aproveitar o sinal amarelo, aí me pegou." diz a ciclista. Fui arrastada junto com a moto e a bicicleta por quase um quarteirão. Sem ajudar Conceição, o motoqueiro fugiu. Então, um rapaz que trabalhava ali perto a socorreu, levando-a ao hospital. Por causa das lesões, a dona de casa ficou cerca de um mês acamada.

Conceição, entretanto, continua a pedalar pelas ruas da cidade, sem traumas. "Andar de bicicleta é muito bom. É um meio de você exercitar o corpo e, enquanto eu economizo no bolso, vou fazendo exercício, sem prejudicar o meio ambiente."

issuu-downloader.com

CNH muda as regras e fica mais cara

Aumento das horas-aulas práticas e de legislação são para preparar melhor o condutor

Leandro Luiz Araujo
3º Período de Jornalismo

As novas regras para tirar habilitação estão em vigor desde o dia 1° de janeiro de 2009. Para o candidato que iniciou o processo em 2008, as regras antigas ainda estão valendo. Visando a preparar melhor o candidato à obtenção da CNH (Carteira Nacional de Habilitação), o Contran (Conselho Nacional de Trânsito) estabeleceu o aumento de 30 para 45 horas aulas no curso de legislação e de 15 para 20 aulas as práticas, na direção. Ao conteúdo foi inserido o assunto "motocicletas".

Essas mudanças ocasionaram um aumento de 30% no preço para tirar a habilitação. O custo integral de R$750,00 passou para R$1000,00, valores analisados na cidade.

O candidato deve ser maior de 18 anos, alfabetizado e possuir carteira de identidade e CPF(Cadastro de Pessoa Física). O primeiro passo é procurar um Centro de Formação de Condutores, solicitar a abertura do processo de habilitação no Detran-MG (Departamento Estadual de Transito de Minas Gerais) e quitar uma taxa no valor de 45 reais.

Depois de inscrito, o candidato deve passar por exame médico e psicológico, que possui valor fixado em R$ 113,00. O curso de legislação, com duração de 45 horas/aula e as 20 aulas de direção, fazem o candidato desembolsar por volta de R$708,00. A taxa para obtenção da licença para ter as aulas práticas custa R$35,00. O exame teórico de legislação e a prova de direção possuem a taxa no valor de R$45,00 cada.

A decisão de aumentar as horas não foi para penalizar o bolso de quem deseja obter a habilitação, mas para melhor preparar os candidatos. O aumento do preço ocorreu devido ao crescimento do número de aulas proporcionadas pelos centros de formação de condutores.

A delegada de trânsito, Maria José Ribeiro, informou que as provas de direção, antes realizadas em torno do Uberabão, agora são realizadas em outros quatro pontos da cidade. "Antes, a região do Uberabão atendia às especificações do Detran; agora, em um novo estudo, constataram que os quesitos de trânsito intenso e velocidade alta não são atendidos neste local".

Prova de direção

São seis horas e trinta minutos da manhã. O celular desperta. Thiago hesita, porém levanta. Às sete, se encontra com a primeira aluna do dia. Desce do celta vermelho, entrega a chave do veículo à aluna e assenta no banco do passageiro. A aluna inicia a rotina. Posiciona o banco, coloca o cinto e liga a chave. Após todo o ritual necessário, o carro começa a se locomover.

Thiago Fabiano é instrutor de direção veicular há quatro anos. Diariamente, ministra de oito a nove aulas. Calma e paciência são necessários nesta profissão. Ele relata que cada aluno possui uma dificuldade: alguns não possuem boa coordenação motora para troca de marchas e pedais, outros não possuem uma boa noção de espaço e tempo e ainda alguns pecam na falta de dirigibilidade. Porém, todas as dificuldades podem ser revertidas.

A aluna Ivani Carvalho Souza, proprietária de restaurante, conta que em uma das aulas um caminhão cruzou o veículo de forma violenta e ela acabou batendo. Apesar do acidente não ter sido grave, Ivani ficou abalada emocionalmente e teve que começar do zero todas as suas aulas.

De acordo com dados fornecidos pela Delegacia de Trânsito de Uberaba, em maio deste ano, a quantidade de candidatos reprovados nos exames de legislação e direção foi maior do que os aprovados. Do total de 1440 que fizeram a prova teórica, 515 candidatos foram aprovados. Já no exame veicular, foram reprovados 881 candidatos e aprovados 765, de um total de 1646.

Para Thiago, o trânsito da cidade é muito complicado. "Falta infraestrutura na cidade e organização na secretaria de trânsito. A sinalização é precária, os semáforos nem sempre estão sincronizados e as principais vias não estão suportando a quantidade de veículos, além do excessivo número de imprudências", alerta o instrutor.

Fernando Souza, universitário e condutor habilitado, conta que foi reprovado três vezes no exame de direção. Segundo ele, o cuidado no trânsito está redobrado devido à violência e por ainda possuir apenas a permissão para dirigir.

Multas e Infrações: como recorrer?

Wilson Ferreira da Silva
3º Período de Jornalismo

Já pensou o que você faria com R$141.402,00 em dinheiro? Viagens, pagamento de dívidas, quitação da escola dos filhos, uma casa nova, ou quem sabe um carro novo? Seria um bom dinheiro se não fosse esse o montante acumulado pelo município através do pagamento de um terço das multas emitidas por talões, somente nesses cinco primeiros meses de 2009.

Pesquisa realizada pela Guarda Municipal mostra que as quantidades de multas emitidas nos meses de janeiro a maio correspondem a um total de 3.978 emissões por talões e 9.520 por radares. Segundo o Diretor da Guarda Municipal, Julio Cesar de Aguiar, esses dados são preocupantes, pois dão um diagnóstico do trânsito.

De acordo com a Guarda Municipal, quase a metade das multas emitidas por radar são pagas, gerando um faturamento líquido em torno de R$946.780.52.

O diretor do Jari (Junta Administrativa de Recursos e Infrações) Paulo Martineri, disse que o dinheiro das multas é direcionado para projetos de educação no trânsito, manutenção de sinalização e pagamento de empresas privadas que cuidam da confecção de talões e controlam os radares.

Por causa de uma multa, José Renato Rocha, 22 anos, estudante, quase perdeu a habilitação e o emprego de entregador. Ele conta que, ao receber a multa pelo correio, nela continha uma infração de ultrapassagem de sinal vermelho e ele afirma não ter passado pelo local na data marcada. "Meus problemas começaram a partir daí", conta ele.

Por estar apenas com a permissão para dirigir, ou seja, a carteira provisória, essa infração poderia causar cassação de sua carteira. José Renato recorreu à Jari e não demorou muito tempo sua multa foi cancelada e os pontos na carteira foram zerados.

Paulo Martineri alerta para que as pessoas, ao receberem a multa e considerá-la como indevida, que procurem o órgão para tirar suas dúvidas. O reclamante, provido de documentação, deve elaborar uma defesa para o fato que originou a multa e apresentar ao setor responsável.

Infrações no trânsito

De acordo com Helio Reis Santos, palestrante da SETRANS (Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte), dentre as infrações mais cometidas na cidade estão excesso de velocidade, avanço de sinal e conversa ao celular. Em relação a este último, vem aumentando muito o índice de ocorrências entre os jovens.

Wilson Ferreira

issuu-downloader.com

Transporte Escolar Urbano em Uberaba

A regulamentação e a fiscalização são rigorosas para evitar irregularidades

Carollina Resende
3º Período de Jornalismo

O transporte escolar é um serviço de transporte prestado por autônomos, empresas ou escolas, com a função de conduzir crianças e jovens estudantes de suas casas às entidades de ensino. Mas, para que esse transporte seja regularizado, uma série de exigências, documentações e fiscalização é necessária.

Atualmente, na cidade de Uberaba, 202 vans são responsáveis pelo transporte escolar urbano, todas estas regularizadas. A Settrans (Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes Especiais e Proteção de Bens e Serviços Públicos) é o órgão responsável por receber toda a documentação do veículo e do seu condutor, certificado de registro e licenciamento do veículo e laudo de vistoria, para que a situação do transporte seja regularizada e a van possa circular com segurança.

A assistente administrativa do Setor de Transportes, Tassiana Maria do Monte, informa que se o condutor da van já houver cometido anteriormente alguma infração no trânsito ou irregularidade que o fez perder pontos em sua CNH, ele é proibido de conduzir o transporte escolar. Ela relata também que a situação irregular de algumas vans que circulam na cidade pode ser descoberta através de denúncia e pelos Agentes de Fiscalização de Tráfego. Eles podem interromper o percurso da van a qualquer momento se notarem algo irregular, como: superlotação, excesso de velocidade, infrações de trânsito em geral, ausência de selo de autorização, etc. Se a van não estiver regularizada, é de responsabilidade da Guarda Municipal e da Polícia Militar aplicar as devidas multas.

Para garantir que estas vans estejam sempre em boas condições para o transporte de seus passageiros, é exigido, também pelo Código de Trânsito Brasileiro, que se faça uma vistoria completa no veículo a cada seis meses. Em Uberaba, a Vistocar é a empresa responsável por esta inspeção veicular. A empresa é conveniada com a Prefeitura e trabalha de acordo com as exigências do Inmetro. Os motoristas das vans devem ir à Vistocar de seis em seis meses e, após a inspeção, devem encaminhar o Laudo de Vistoria à Settrans, para que a sua situação esteja sempre regularizada.

Felipe Menezes Macedo Prata Rezende é inspetor veicular do Inmetro e relata que são feitos vários testes para garantir que o veículo esteja em perfeito estado para uso e transporte, e os principais itens vistoriados são: pneus, cintos de segurança, freios, mecânica em geral e emissão de poluentes. Felipe ainda ressalta que, quando algum quesito não está de acordo com as exigências de inspeção do Inmetro, eles emitem um relatório de não conformidade e o motorista tem até 30 dias para reparar o que não está de acordo. Caso o motorista não tome as providências, a sua van se encontrará em situação irregular, correndo o risco de multa e apreensão do veículo.

É importante que os condutores das vans sempre tenham em mãos o comprovante de vistoria, pois, ao ser abordado em uma blitz, se faz necessária a apresentação deste documento. Leonardo Marques de Sousa é também inspetor veicular do Inmetro e destaca que 80% das vans que passam pela inspeção estão em mau estado de conservação. "Os motoristas não gostam muito de ter que trazer seus veículos à Vistocar para a inspeção", relata Leonardo. Ele ainda ressalta a importância dessa vistoria e alerta que os motoristas devem estar cientes que este trabalho visa à sua própria segurança e de seus passageiros.

Na cidade de Uberaba, a Ubervan (Cooperativa dos Transportadores de Uberaba) presta diversos serviços de transportes para a população. São 16 vans responsáveis pelo transporte escolar urbano. Para ser membro da cooperativa são necessários alguns documentos, como: seguro de passageiros, curso de transporte escolar, exame médico e vistoria do Inmetro, que serão encaminhados ao Settrans para que a van receba o selo de autorização. Convênios, equipamentos mais baratos, contrato de locação e nota fiscal (para que possam também realizar viagens) são algumas vantagens de quem opta por ser um cooperado da Ubervan.

Carollina Resende

Em Uberaba, 202 vans fazem o transporte escolar

Pais devem ficar atentos às normas

A questão que mais preocupa os pais dos alunos que utilizam o transporte escolar é a segurança. Mesmo que as vans sejam regularizadas e possuam o selo de autorização, é necessário que os pais observem a situação em que se encontra o veículo que será responsável pelo transporte de seus filhos. Rúbia Gema de Oliveira optou pelo transporte escolar para conduzir a filha de 12 anos à escola. Neste caso, ela não recebeu indicação de vans. Como chegou recentemente à cidade, ela diz que "contou com a sorte", mas procurou conhecer a van e suas condições, o motorista e seu acompanhante e afirma que o preço não foi fator determinante. "A segurança da minha filha é o que mais me preocupa. Por isso, acho que o uso do cinto de segurança é essencial, em qualquer viagem", ressalta.

Maria Theresa de Oliveira Paiva, filha de Rúbia, utiliza o transporte escolar desde o primeiro dia de aula deste ano. Ela conta que já utilizava este tipo de transporte quando residia em Belo Horizonte. Em Uberaba, ela é conduzida à escola por uma van particular, que possui alunos de diferentes idades. A condutora da van tem uma acompanhante para auxiliá-la na entrada e saída de alunos do veículo. Maria Theresa relata que a van está em bom estado de conservação, está sempre limpa e que a dona da van preza pelo conforto de seus passageiros. "A van sempre cumpre os horários, mas o único problema é que só usa o cinto de segurança quem vai na frente, o que pode ser perigoso pra quem vai atrás", destaca.

Teoricamente, existem todas as leis e recursos para que o transporte escolar ocorra de forma adequada. Todavia, essas imposições não são sempre postas em prática, provocando a irregularidade deste tipo de serviço. Percebe-se, com isso, a importância de haver a devida cobrança por meio dos órgãos responsáveis para que o transporte seja realizado de maneira correta, oferecendo segurança a seus usuários.

issuu-downloader.com

Sub-empregos

Flanelinhas podem ser multados

Trabalho de menores ou de adultos neste setor não é regularizado e pode gerar até detenção

Natália Melo
3º Período de Jornalismo

Sentado no meio-fio, comendo uma coxinha e tomando um refrigerante, Rodrigo Alves Gondin é só sorrisos e agradecimentos ao motorista "gente boa" que lhe ofereceu o lanche desta tarde. Em pé, das sete horas da manhã às sete horas da noite, vigiando os carros que estacionam na praça Frei Eugênio em frente ao Grupo Escolar Minas Gerais, Rodrigo senta algumas horas do dia para descansar as pernas.

Aos 33 anos, ele aparenta ter quase o dobro da idade. A constante exposição ao sol e suas condições de trabalho podem ter contribuído para isso. Num ritmo de trabalho estipulado por ele mesmo, ele se vangloria por não ter patrão: "Qué coisa melhor, não ter hora pra chegar, nem pra sair, e nem patrão pra falá na minha cabeça?" Aos domingos, Rodrigo vigia os carros no Mercado Municipal, das seis da manhã ao meio-dia.

Há mais de um ano vigiando carros, Rodrigo chega a ganhar de cinquenta a setenta reais por dia, quantia que pode chegar a mais de três salários mínimos no final do mês.

Conforme declarações do tenente Renato, chefe da Assessoria de Comunicação da Polícia Militar, a situação desses "flanelinhas" é ilegal. O problema é que não é uma atividade declarada, então, não se pode fazer muito a respeito. Eles não obrigam ninguém a pagar algum dinheiro, portanto, sua situação é considerada apenas como vadiagem.

"A melhor forma de combater essa situação é a própria população não dar nenhum dinheiro", explica o capitão Eurípides Nelson Rodrigues, responsável pela Seção de Planejamento de Operações da Polícia Militar. Ele esclarece que o problema maior é quando o "flanelinha, com o passar do tempo, começa a achar que tem direito de cobrar e, assim, querer obrigar quem estaciona ali, a pagá-lo".

Porém, deixar de pagar não é tão simples, já que a maioria das pessoas se sente ameaçada por esses "flanelinhas", como é o caso do comerciante Moisés Freitas, que sempre estaciona na praça Frei Eugênio e acaba dando alguma moedinha: "se eu não pagar, o cara vai e arranha todo o meu carro", diz ele. O que não é o caso da representante de vendas Elizabeth Marins, que também estaciona próximo à praça e que chega a dar até dois reais por semana para Rodrigo. Ela afirma que confia e gosta dele e que se fosse outro flanelinha ela não daria nenhum dinheiro.

De acordo com o Código de Posturas de Uberaba, a prática dos "flanelinhas" é expressamente proibida. O artigo 213 do código diz que é proibido a qualquer pessoa a cobrança por estacionamento de veículos nas vias e logradouros públicos, exceto naqueles regulamentados por lei, como no caso da Área Azul.

Qualquer pessoa que esteja efetuando algum tipo de atividade lucrativa na rua, que não tenha o alvará, está realizando uma atividade ilegal. A diferença, no caso dos "flanelinhas", é que não há possibilidade de autorização, "já que não existe uma lei que regulamente tal atividade", explica Renato Formiga do Nascimento, diretor do Departamento de Posturas. Ele afirma que a atividade do "flanelinha" pode ser penalizada, podendo acarretar multa de leve a grave, conforme determina o Código de Posturas.

Para tentar sanar esse problema, a Guarda Municipal faz rondas periódicas nos referidos locais, além de atender a solicitações da própria população, como explica Fabiana Leal Fonseca, chefe da Seção de Fiscalização de Trânsito da Guarda Municipal. Ela conta que há uma parceria da Guarda Municipal com a Polícia Militar na fiscalização dos "flanelinhas". Quando há reincidência deles em um determinado local, quando menor de idade, é levado ao Conselho Tutelar. Se for maior, ele é levado à presença do Delegado de Polícia que faz um trabalho de conscientização.

Carroceiros querem mais atenção

Condutores de veículos de tração animal pedem sinalização específica nas ruas da cidade

Élcio Fonseca
3º Período de Jornalismo

Em Uberaba, no centro da cidade, vemos um verdadeiro desfile de marcas, designs e luxuosos possantes. E ao lado desses carros estão as carroças trafegando pelas principais avenidas da cidade.

A Lei Complementar 340, criada em 2006, possibilitou à Prefeitura Municipal fazer o controle do trânsito e transporte em Uberaba, cadastrando os veículos de tração animal.

Segundo o Chefe de Seção do Transporte Especializado, Carlos Roberto Freitas, existem aproximadamente 460 carroças cadastradas. Para fazer o cadastro, o carroceiro deve ir até a Settrans com a documentação pessoal para emplacar a carroça e receber o crachá de carroceiro.

Os carroceiros devem, como qualquer veículo de transporte, obedecer ao Código de Trânsito Brasileiro. Carlos Freitas afirma que está sendo estudada a adesão de sinalizações específicas para carroças na cidade.

Passeio de carroça

Dez latas de areia. Esta era a terceira entrega que José Eustáquio Gomes, 52 anos, fazia no dia. E aqui começava uma aventura inusitada, pois a entrega não seria feita por caminhão ou caçamba, mas por uma carroça. Era por volta de 11 horas da manhã e, para José, o dia estava fraco; normalmente já teria realizado além da quinta entrega. E sob aquele pequeno assento de madeira que se desfazia com o tempo, partimos para mais uma entrega. Confesso que estava ansioso por aquela experiência, mas bastaram os primeiros passos do cavalo para perceber o quanto aquela trajetória seria longa.

Os movimentos com a rédea eram o suficiente para José estabelecer a comunicação com o "Falastrão", nome carinhoso que a filha dele deu ao animal. Uma sintonia quase perfeita. "Eu só comecei a trabalhar como carroceiro porque meu pai ficou muito doente. Aí, eu fazia as entregas pra ele. Então, tomei gosto e estou aqui até hoje."

Saímos da loja de materiais de construção, localizada na avenida Santos Dummont, e seguimos em direção ao bairro Tutunas. O dia estava frio e o trajeto foi tranquilo. Precisamos passar por apenas um cruzamento de grande fluxo de carros, na avenida Nenê Sabino. .

Élcio Fonseca

Carroceiros despejam entulhos nas áreas cedidas pela prefeitura

Há mais de uma década neste trabalho, o carroceiro é um grande conhecedor das ruas uberabenses, e afirma que todos os dias percorre diversos bairros da cidade, realizando uma trajetória de 20 a 30 quilômetros. José Eustáquio confessa que algumas vezes as carroças atrapalham o trânsito, deixando-o mais lento, mas também se defende: "Não existe sinalização e nem espaço especial para veículos de tração animal na cidade". Durante o nosso percurso, nenhum constrangimento, somente a demora para chegar ao destino final.

issuu-downloader.com

Ilariane Schroder - 2º Período PP

Ubirajara Galvão - 2º Período PP

Heli Queiroz - 2º Período PP

Raphael Alexandre - 2º Período PP

issuu-downloader.com